

## FFAC Newsletter 2/2022



### Sehr geehrte Gönner und Interessenten der Foundation for Aviation Competence - FFAC

Mit Freude können wir feststellen, dass sich die Aviatik von den Folgen der Covid-Pandemie erholt. Die Prognose der IATA, wonach die Flugbewegungen nach einer Verzögerung von zwei Jahren wieder zunehmen werden, scheint sich zu bestätigen. Dies hat auch das grosse Interesse am CFAC-FFAC Aviation and Space Symposium 2022 in den OLMA-Hallen von St.Gallen gezeigt. In diesem Newsletter finden Sie dazu eine Fotogalerie. Selbstverständlich liefern wir wie immer Hinweise auf neue gesetzliche Vorschriften und kommentierte Entscheidungen zur Luftfahrt sowie aktuelle Antworten zu luftrechtlichen Fragen. Neben dem neuen Muster für ein Rundflug-Manual finden Sie drei aktuelle Datenblätter von Luftfahrzeugen sowie weitere interessante News aus der Aviatik. Nun wünschen wir Ihnen viel Vergnügen beim Lesen des Newsletters und freuen uns, Sie am 11. November 2022 beim CFAC-FFAC Airport-Forum in Zürich begrüßen zu dürfen.

**Prof. Dr. Roland Müller**, Präsident FFAC

### 1. FFAC Aktuell

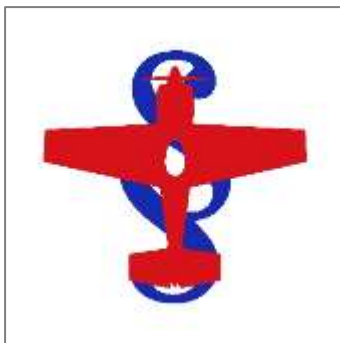
- **Rückblick auf das Aviation and Space Symposium 2022**  
Das erste Aviation and Space Symposium fand am 2. Juni mit über 300 Teilnehmern und Ausstellern in den Olma Messen St. Gallen statt. Es wurde mit dem Bodensee Aerospace Meeting (BAM) unter dem Titel «New Frontiers: Aviation meets Space» kombiniert und durchgeführt. Das Interesse an diesem Symposium war sehr gross und die kompetenten Fragen und Antworten an den beiden Panels ermöglichten einen erstaunlichen Einblick in zukünftige Entwicklungen. Die FFAC war mit einem Stand vertreten und konnte die Teilnehmenden des Symposiums über die Ziele der Foundation und die Vorteile einer Gönnerschaft aus erster Hand informieren.



Link zur Fotogalerie: [Aviation and Space Symposium 2022 Fotogalerie](#)

## 2. Rechtsplattform

### 2.1 Gesetzessammlung



Folgende luftrechtliche Regulierungen haben geändert und wurden von Rechtsanwalt Dr. Raphael Widmer in der jeweils aktuellen Version auf der Rechtsplattform der FFAC-Website aufgeschaltet:

- **Luftfahrtgesetz (LFG) Stand 2022.05.01**  
Gemäss Art. 10a Abs. 2 LFG ist nun für den nichtgewerbsmässigen Sichtflugverkehr die Radiotelefonie mit dem Flugsicherungsdienst, ausgenommen mit Flugsicherungsdiensten des Flughafens Zürich, neben Englisch auch in der jeweils lokal gesprochenen Amtssprache des Bundes wieder zulässig. Gemäss Art. 100ter Abs. 3 LFG kann das BAZL bei Besatzungsmitgliedern im Rahmen von Ramp-Inspektionen jederzeit einen Alkoholtest anordnen, auch wenn keine Anzeichen bzgl. Angetrunkenheit bestehen.  
**Link zum aktuellen LFG: [Luftfahrtgesetz \(LFG\) Stand 2022.05.01](#)**
- **Luftfahrtverordnung (LFV) Stand 2022.10.01**  
Gemäss Art. 38 LFV gilt nun ein Besatzungsmitglied als angetrunken bei einer Atemalkoholkonzentration von mehr als 0,1 mg Alkohol pro Liter Atemluft oder bei einer Blutalkoholkonzentration von mehr als 0,2 Gewichtspro mille. Der Begriff der Gewerbsmässigkeit in Art. 100 LFV wird präzisiert; ist der Beförderer ein Verein, so gelten Vereinsmitglieder als einem Kreis zugehörig, wenn sie seit mehr als 30 Tagen Mitglied sind. Zudem sind nun die Passagiere vor der privaten Beförderung auf die Besonderheiten der Zulassung des jeweiligen Luftfahrzeuges hinzuweisen, wenn Luftfahrzeuge zum Einsatz gelangen, die einer Sonderkategorie angehören und nicht gewerbsmässig betrieben werden dürfen; dazu gehören gemäss Art. 101 LFV historische

Luftfahrzeuge und Luftfahrzeuge der Standardkategorie, die nicht auf europäischer Ebene geregelt sind und die aktuell über keinen Inhaber der Musterzulassung verfügen.

**Link zur aktuellen LFV:** [Luftfahrtverordnung \(LFV\) Stand 2022.10.01](#)

- **Infrastruktur der Luftfahrt (VIL) Stand 2022.05.01**

Die Kompetenzen der Flugplatzleiter werden erweitert; gemäss Art. 29g Abs. 5 VIL können nun auch Flugplatzleiter geeignete Untersuchungen anordnen und die Polizei beiziehen, wenn bei einem Besatzungsmitglied Anzeichen für eine Angetrunkenheit oder Anzeichen bestehen, dass es unter dem Einfluss von Betäubungsmitteln oder psychotropen Substanzen steht.

**Link zur aktuellen VIL:** [Infrastruktur der Luftfahrt \(VIL\) Stand 2022.05.01](#)

- **Versicherungsvertragsgesetz (VVG) Stand 2022.01.01**

Bis Ende 2021 konnten Geschädigte eines Flugunfalles keine direkte Forderung gegen den Luftfahrtversicherer stellen. Dies hat in der Praxis zu stossenden Rechtssituationen geführt, wenn z.B. die betroffene Motorfluggruppe aus Angst vor Prämien erhöhungen nicht gegen ihren Luftfahrtversicherer vorgehen wollten, oder wenn kein haftbarer Versicherter mehr greifbar war, weil dieser bspw. ohne Erben verstorben oder weil die juristische Person untergegangen ist). Mit der Revision des Versicherungsvertragsgesetzes (VVG) wurde diese unbefriedigende Situation nun behoben. Gemäss Art. 60 Abs. 1bis VVG besteht seit Anfang dieses Jahres auch in der Luftfahrt ein direktes Forderungsrecht gegenüber dem Versicherer. Gemäss Art. 103a VVG gilt diese Änderung aber nicht für Versicherungsverträge, die vor dem 19. Juni 2022 abgeschlossen wurden. Lediglich die Änderungen bzgl. Formvorschriften und Kündigungsrecht sind auf diese früheren Versicherungsverträge anwendbar.

**Link zum aktuellen VVG:** [Versicherungsvertragsgesetz \(VVG\) Stand 2022.01.01](#)

## 2.2 Entscheidsammlung



In den letzten Jahren wurden zahlreiche Entscheide gefällt, welche in einem direkten Bezug zur Luftfahrt stehen. Davon hat Rechtsanwalt Philip Bärtschi u.a. folgende kommentiert:

- **Urteil des Bezirksgerichts Winterthur vom 15. April 2019 bzgl. Besatzungsmitglied**

In versicherungsrechtlicher Hinsicht ist ein Passagier, der funkt und navigiert ein Besatzungsmitglied und nicht ein Passagier. Folglich entfällt ein Anspruch gegen die Insassenunfallversicherung.

**Link zum Urteil:** [Urteil des Bezirksgerichts Winterthur vom 15.4.2019](#)

**Link zum Kommentar:** [Kommentar zum Urteil des Bezirksgerichts Winterthur vom 15.4.2019](#)

- Urteil der Berufungskammer des Bundesstrafgerichts vom 25. Mai 2021 bzgl. SUST  
Die SUST hat bei ihrer Berechnung der Startrollstrecke in diesem Fall falsche Werte verwendet. Zudem darf sich der Pilot bei der Berechnung der Abflugmasse auf die ihm mündlich erteilten Angaben der Passagiere zum jeweiligen Körpergewicht verlassen. Die Verurteilung wegen fahrlässiger Tötung wurde deshalb aufgehoben.  
**Link zum Urteil:** [Urteil des Bundesstrafgerichts vom 25.5.2021](#)  
**Link zum Kommentar:** [Kommentar zum Urteil des Bundesstrafgerichts vom 25.5.2021](#)
- Urteil der Beschwerdekammer des Bundesstrafgerichts vom 8. Februar 2022 bzgl. Kollision  
Erleidet der Täter schwere und unmittelbare Folgen durch die von ihm selbst verursachte Kollision in der Luft, kann gemäss der Beschwerdekammer des Bundesstrafgerichts gestützt auf Art. 54 StGB auch bei schwerem Verschulden von einer Bestrafung abgesehen werden. Das Strafverfahren gegen einen Gleitschirmpiloten, welcher in der Luft mit einem anderen Gleitschirmpiloten kollidierte und diesen verletzte, wurde deshalb zu Recht eingestellt.  
**Link zum Urteil:** [Urteil des Bundesstrafgerichts vom 8.2.2022](#)  
**Link zum Kommentar:** [Kommentar zum Urteil des Bundesstrafgerichts vom 8.2.2022](#)

## 2.3 Fragen und Antworten



Diverse Gönner der FFAC haben ihre Gönnavorteile genutzt und konkrete luftrechtliche Fragen gestellt, welche in allgemeiner Form beantwortet und auf der FFAC-Rechtsplattform aufgeschaltet wurden. Auf einige besonders interessante Antworten wird nachstehend hingewiesen:

- **060 Verzichtserklärung**

**In welchem Umfang ist eine Verzichtserklärung bei privaten Flügen zulässig und was sind die rechtlichen Konsequenzen daraus?**

Oft sind Piloten unschlüssig, ob sie für einen privaten, unentgeltlichen Flug einen Beförderungsschein mit der Angabe Null zum Entgelt ausstellen müssen oder stattdessen besser eine Verzichtserklärung verlangen sollen. Da der Flug privat durchgeführt und kein Entgelt entrichtet wird, darf kein Beförderungsschein ausgestellt werden. Vielmehr ist eine Verzichtserklärung durch den Passagier möglich, aber nicht zwingend. Bei Tauchschulen wird immer eine Verzichtserklärung vor dem Tauchgang verlangt. Es lohnt sich deshalb, die Antwort 060 zur Verzichtserklärung zu studieren, um Klarheit über die Voraussetzungen und Wirkungen einer solchen Verzichtserklärung in der Aviatik zu erlangen.

**Link zur FFAC-Antwort 060:** [Verzichtserklärung in der Luftfahrt](#)

- 059 Selbstkosten gemäss Art. 100 LFV

**Wann ist ein Entgelt bei einem Passagierflug höher als die "Selbstkosten" gemäss Luftfahrtverordnung?**

Diese Frage stellt sich unweigerlich, wenn die Qualifikation eines Fluges als gewerblich oder privat zur Diskussion steht. Gemäss Art. 100 Abs. 1 LFV gilt ein Flug als nicht kommerziell, wenn dafür in irgendeiner Form ein Entgelt entrichtet wird, das weniger als die Kosten für Luftfahrzeugmiete, Treibstoff sowie Flugplatz- und Flugsicherungsgebühren deckt. Mit der FFAC-Antwort 059 wird nun klargestellt, was unter diesen Kosten zu verstehen ist, welche in der Praxis meist als "Selbstkosten" bezeichnet werden.

**Link zur FFAC-Antwort 059:** [Selbstkosten gemäss Art. 100 LFV](#)

- 058 Entgeltliche nichtgewerbsmässige Flüge im Verein

**Wie können Flüge gegen Entgelt als nicht gewerbsmässig über einen Verein durchgeführt werden?**

Gemäss Art. 100 Abs. 1 LFV gilt ein Flug als nicht kommerziell, wenn er nur einem bestimmten Kreis von Personen zugänglich ist. Dies ist insbesondere dann der Fall, wenn nur Vereinsmitglieder mitfliegen dürfen. Welche Voraussetzungen für solche entgeltlichen nichtgewerbsmässigen Flüge im Verein erfüllt werden müssen, wird in der FFAC-Antwort 058 detailliert angeführt. Zudem werden direkte Links zu den Gründungsdokumente für einen aviatischen Verein angegeben.

**Link zur FFAC-Antwort 058:** [Entgeltliche nichtgewerbsmässige Flüge im Verein](#)

### 3. Weiterbildung

- Richtlinie AD I-001 D Notfallplanung auf Schweizer Flugplätzen (RFF)



Die Richtlinie definiert die Anforderungen an die Notfallplanung und den Feuerwehr- und Rettungsdienst (RFF) auf den Schweizer Flugplätzen, um einen auf den jeweiligen Flugbetrieb abgestimmten angemessenen Sicherheitsstandard zu gewährleisten. Aus Gründen der Verhältnismässigkeit ist die Unterscheidung zwischen den unterschiedlichen Flugplätzen in dieser Richtlinie von grundlegender Bedeutung, damit für jeden Flugplatz angemessene Anforderungen gelten. Die Flugplätze

werden auf Grundlage der Grösse / Abflugmasse der Flugzeuge und der Art des Flugverkehrs, kommerziell, nicht kommerziell, sowie der Betriebsart nicht zertifiziert oder zertifiziert gemäss ICAO oder EASA in vier Kategorien unterteilt. Je nach Kategorie bestehen bezüglich Feuerwehrmittel, Anzahl und Ausbildung von Personal und Notfallübungen abgestufte Anforderungen. Flugplatzbetreiber haben einen Notfallplan zu erstellen und aktuell zu erhalten, welcher eine dem Flugplatzbetrieb angemessene Reaktion auf einen Notfall auf dem Flugplatz und seiner Umgebung und insbesondere eine optimale Koordination der erforderlichen Organisationen sicherstellt und sollte in Absprache mit den örtlichen Rettungsdiensten erstellt werden. Im Band 18 „Emergency Response Planning in Aviation“ der CFAC/FFAC Schriftreihe zur Luftfahrt vermittelt Ihnen Roland Buecheler weitere Insights zur Notfallplanung in der Luftfahrt.

**Link zur Richtlinie:** [Richtlinie-Notfallplanung-Feuerwehr-und-Rettungswesen-AD-I-001-D](#)

**Link zum Inhaltsverzeichnis CFAC-SzL Band 18:** [Outline Contents CFAC-TAS Vol. 18](#)

- Upset Prevention and Recovery Training (UPRT) – Notwendigkeit und Ablauf



Tragische Flugunfälle, hervorgerufen durch unangemessenes Flugverhalten der Pilotinnen und Piloten teilweise in Kombination mit Teil- oder Komplettausfällen von technischen Hilfsmitteln, führten dazu, dass Anpassungen der Ausbildungsprogramme mit dem Ziel der Unfallvorbeugung, notwendig sind. Dabei wird das UPRT in verschiedenen Trainingsstufen nicht nur im kommerziellen Airline-Umfeld sondern auch im nicht-

kommerziellen Bereich vermittelt. Das UPRT ist kein Kunstflugkurs, sondern hat das Ziel, durch „Recovery“ das Flugzeug aus der gefährlichen Situation wieder in die sichere Fluglage zu überführen. Durch theoretischen und praktischen Unterricht werden Pilotinnen und Piloten sensibilisiert und geschult, um die notwendige Kompetenz und Belastbarkeit zu erlangen, um in aussergewöhnlichen Fluglagen unter Beachtung von physiologischen und psychologischen Aspekten mit dynamischen Störungen in Flugzeugen umgehen zu können.

**Link zum ICAO Dokument:** [ICAO Dokument UPRT](#)

#### 4. Dienstleistungen

- Muster Rundflug Manual Flugverein

Mit der Änderung von Art. 100 LFV wird nun erstmals gesetzlich fixiert, dass Vereinsmitglieder nur dann als beschränkter Personenkreis gelten, wenn sie seit mehr als 30 Tagen Mitglied sind. Alle Vereine, welche Rundflüge für ihre Vereinsmitglieder anbieten, sollten das in einem entsprechenden Rundflug Manual festhalten. Falls historische Luftfahrzeuge zum Einsatz gelangen, ist überdies ein entsprechender Hinweis an die Passagiere vorzuschreiben. Im beiliegenden Muster sind alle relevanten Bestimmungen für den nichtgewerbsmässigen Rundflug enthalten.

**Link zum Muster:** [Muster Rundflug Manual Flugverein](#)

- Neue Datenblätter zur Luftfahrzeugsammlung

Der FFAC-Spezialist für die Luftfahrzeug-Datenbank, Tino Dietsche, hat wieder drei neue Luftfahrzeuge mit fantastischen Fotos prägnant beschrieben. Neu finden Sie Informationen zu den Luftfahrzeugen von Cirrus SF50 "Vision Jet", Kaman Aerospace Corp. K-Max K-1200 und Short Brothers Short SC.7 Skyvan in der Datenbank. Dazu gibt es gleich auch noch entsprechende Videos. Der Vision Jet von Cirrus ist nicht nur mit einem pyrotechnischen auslösbaren Notfallschirm, sondern mit einem selbst landenden Notfallsystem ausgestattet.



**Link zum Datenblatt:** [Cirrus SF50 Vision Jet](#)

**Link zum Video Notfallsystem:** [Vision Jet: Safe Return™ Emergency Autoland](#)



Link zum Datenblatt: [Kaman Aerospace Corp. K-Max K-1200](#)

Link zum Einsatzvideo: [K-Max im Einsatz auf dem Parkplatz der Sattel-Hochstuckli AG](#)



Link zum Datenblatt: [Short SC7 Skyvan](#)

Link zum Einsatzvideo: [Skyvan im Einsatz über Flugplatz St.Gallen-Altenrhein](#)

## 5. Verschiedenes

- Briefmarken der Fliegertruppen

Zum 100-Jahr-Jubiläum von Skyguide publizierte die Schweizerische Post 2022 eine 210-Rappen-Sondermarke.



Dies erinnert daran, dass es nicht nur faszinierende Fotos, sondern auch interessante Briefmarken von Luftfahrzeugen gibt. Fritz Knobel aus Wald/ZH sammelt solche speziellen Briefmarken der Schweizer Fliegertruppen und hat damit auch schon zahlreich Preise gewonnen. Er hat der FFAC einige Blätter seiner grossen Sammlung für die Publikation im Newsletter zur Verfügung gestellt. Leider fehlen ihm aber noch die genauen Typenangaben zu den Luftfahrzeugen auf diesen Marken. Vielleicht können ihm unsere Leser bei der Identifikation helfen (E-Mail an: [fritzknf@bluewin.ch](mailto:fritzknf@bluewin.ch)).

Link zur Briefmarkensammlung: [Soldatenmarken der Fliegertruppen](#)

## 6. Ausblick

- Erstes Airport Forum auf dem Flughafen Zürich



Am 11.11.2022 findet im Besucherraum Zuschauerterrasse B am Flughafen das erste CFAC/FFAC Airport Forum 2022 statt. Das Forum bietet eine Plattform für die Diskussion aktueller, praxisrelevanter Themen in der Aviatik mit besonderer Berücksichtigung der Stakeholdersicht von Flughäfen und Flugplätzen. Im Vordergrund steht dabei die kontroverse Beleuchtung zentraler Aspekte von operationellen Themen, die Verbreitung von Praxiserfahrungen in der Community und der Austausch unter den Teilnehmern im Sinne des Netzwerkgedankens.

Während des Forums werden die gesetzliche Verankerung und operationelle Umsetzung der Just Culture in der Schweiz thematisiert. Zu verschiedenen Aspekten werden spannende Impulsreferate von ausgewiesenen Experten erwartet, die anschliessend in zwei Paneldiskussionen vertieft werden. Ein Erfahrungsaustausch innerhalb der Teilnehmer kann während dem Stehlunch und am abschliessenden Apéro stattfinden. Die Veranstaltung richtet sich nicht nur an Führungspersonen aus der Branche, sondern auch an Zulieferer, Dienstleister und Spezialisten

aus der Industrie, Regulatoren, die eidgenössische Verwaltung und kantonale Luftfahrtbeauftragte, sowie interessierte Stakeholder aus anderen Bereichen der Aviatik und anderen Wirtschaftszweigen zum Zweck des interdisziplinären Wissenstransfers.

Die Anmeldung kann mittels Anmeldeformulars auf dem nachstehenden Flyer gemäss Link erfolgen. Wir freuen uns auf Ihr Kommen!

**Link zum Programm und zur Anmeldung:** [CFAC-FFAC Airport Forum 2022 Flyer](#)

## 7. In eigener Sache

Unseren Gönnern danken wir für die finanzielle Unterstützung. Ohne Sie wären die Dienstleistungen der Foundation for Aviation Competence - FFAC nicht kostenlos möglich. Sollten Sie noch nicht Gönner sein, sich aber dafür interessieren, verweisen wir Sie gerne auf den beiliegenden Flyer mit dem Gönnernutzen und dem Anmeldetalon.

**Link zum Flyer und Anmeldetalon:** [Flyer Foundation for Aviation Competence - FFAC](#)





*Copyright © 2022 Foundation for Aviation Competence, All rights reserved.*

**Impressum**

Herausgeber: Prof. Dr. Roland Müller, Präsident FFAC  
Redaktion: Roland Bücheler, RBcomm Buecheler

**Our mailing address is:**

Foundation for Aviation Competence  
Schmiedgasse 28  
St. Gallen 9000  
Switzerland  
E-Mail: [admin@ffac.ch](mailto:admin@ffac.ch)

If you do not want to receive newsletters from the FFAC send us an e-mail.